Trouvé sur Internet, ce fichier ne fut que transformé en pdf, avec quelques légères rotations d'images.
Un très GRAND MERCI, a celui, ou celle, qui a scanné ces pages qui sont difficilement accessibles, et plus éditées maintenant.

Dans le monde du tout payant, et du vide-grenier pour faire du fric, si vous avez des documents et que vous voulez faire participer votre passion avec d'autres, sans vous remplir les poches, alors :
Faites vivre vos souvenirs et votre savoir avec le NET.

Le P2P n'est pas utilisé pour la copie illicite, mais sert surtout à partager des connaissances et à rendre service.
"Car nous avons tant à partager, si nous le voulons bien"

Merci.

loco revue

1/77

mensuel n° 379 / 41e année / prix 8 F.

379

loco revue

pour les modélistes
et amateurs de chemins de fer

SOMMAIRE 1/77

LOCO-REVUE adresse ses meilleurs vœux à tous ses lecteurs et clients et leur souhaite une année ferroviare riche en découvertes nouveauté (1) et lecture passionnante (2).

(1) Voir pour commander "Jouef" en rubrique Model Shopping de ce mois.
(2) C'est le but de notre rédaction, et 77 s'annonce bien !

c.f. réels	**12**	les locos à grande vitesse françaises, type 221 "Atlantic" (2)
reportage	**17**	l'expo S.N.C.F. de la Bastille
	35	pour la Société Générale votre intérêt (pour le chemin de fer) est capital...
construction	**32**	une 150.P en HO (2)
électronique		le système TVR (suite)
le décor du réseau	**38**	le bâtiment de la feuille
modélisme à toute vapeur	**37**	détaillez votre Shay-Marcet
model shopping	**44**	Fleischmann, Jouef, Marklin, Michel, Roco
divers		des livres, la presse étrangère, à travers les clubs, petites annonces.

COUVERTURE Le turbotrain expérimental à grande vitesse TGV 001 de la SNCF, à turbine à gaz et transmission électrique, dont la maquette au 1/7 était présentée à l'exposition de la Bastille.

Cliché SNCF-IF

Fondateur :
Jean-Edmond FOURNEREAU
Directeur :
Jean-Lucien FOURNEREAU
Avec la collaboration de :
Pierre Chenevez, Jean Gillot, Xavier Jacquet, Clive Lamming, Marcel Le Guay, Francis Marx.
ADMINISTRATION - REDACTION PUBLICITE - VENTE :
Au siège de la revue, à l'adresse ci-dessous Tél. (97) 24.01.65.

Loco-Revue, parution mensuelle, sauf août.
En vente dans les magasins spécialisés, les librairies, les bibliothèques de gare et les aérogares. Prix du numéro (sauf numéros spéciaux mars, juillet-août et décembre) : France : 8 F, Belgique 80 FB, autres pays, 8,50 FF.
Abonnement un an (11 numéros) :
France : 78 F ; Belgique 700 FB ; autres pays : 90 FF.
L'échéance d'abonnement est indiquée en haut à droite du cliché d'adresse.
C.C.P. 2081.39 Paris et 000-0600032-87 Bruxelles. Référence bancaire : BNP Auray.

Tous droits de reproduction réservés.
Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.
Les articles signés reflètent l'opinion de leurs auteurs et ne sont pas obligatoirement une prise de position de la rédaction.
Les insertions publicitaires n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. le journal conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite, sans avoir à fournir motifs ou justifications.

éditions loco revue bp 9 le sablen 56400 auray

lr

loco revue

pour les modélistes
et amateurs de chemins de fer

SOMMAIRE 1/77

LOCO-REVUE adresse ses meilleurs vœux à tous ses lecteurs et clients et leur souhaite une année ferroviare riche en découvertes nouveauté (1) et lecture passionnante (2).

(1) Voir pour commander "Jouef" en rubrique Model Shopping de ce mois.
(2) C'est le but de notre rédaction, et 77 s'annonce bien !

c.f. réels	**12**	les locos à grande vitesse françaises, type 221 "Atlantic" (2)
reportage	**17**	l'expo S.N.C.F. de la Bastille
	35	pour la Société Générale votre intérêt (pour le chemin de fer) est capital...
construction	**32**	une 150.P en HO (2)
électronique		le système TVR (suite)
le décor du réseau	**38**	le bâtiment de la feuille
modélisme à toute vapeur	**37**	détaillez votre Shay-Marcet
model shopping	**44**	Fleischmann, Jouef, Marklin, Michel, Roco
divers		des livres, la presse étrangère, à travers les clubs, petites annonces.

COUVERTURE Le turbotrain expérimental à grande vitesse TGV 001 de la SNCF, à turbine à gaz et transmission électrique, dont la maquette au 1/7 était présentée à l'exposition de la Bastille.

Cliché SNCF-IF

Fondateur :
Jean-Edmond FOURNEREAU
Directeur :
Jean-Lucien FOURNEREAU
Avec la collaboration de :
Pierre Chenevez, Jean Gillot, Xavier Jacquet, Clive Lamming, Marcel Le Guay, Francis Marx.
ADMINISTRATION - REDACTION PUBLICITE - VENTE :
Au siège de la revue, à l'adresse ci-dessous Tél. (97) 24.01.65.

Loco-Revue, parution mensuelle, sauf août.
En vente dans les magasins spécialisés, les librairies, les bibliothèques de gare et les aérogares. Prix du numéro (sauf numéros spéciaux mars, juillet-août et décembre) : France : 8 F, Belgique 80 FB, autres pays, 8,50 FF.
Abonnement un an (11 numéros) :
France : 78 F ; Belgique 700 FB ; autres pays : 90 FF.
L'échéance d'abonnement est indiquée en haut à droite du cliché d'adresse.
C.C.P. 2081.39 Paris et 000-0600032-87 Bruxelles. Référence bancaire : BNP Auray.

Tous droits de reproduction réservés.
Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.
Les articles signés reflètent l'opinion de leurs auteurs et ne sont pas obligatoirement une prise de position de la rédaction.
Les insertions publicitaires n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. le journal conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite, sans avoir à fournir motifs ou justifications.

éditions loco revue bp 9 le sablen 56400 auray

les locomotives à grande vitesse françaises, type 221

« ATLANTIC »

lucien-maurice vilain

(Suite, voir Loco Revue 378)

RÉSEAU DE L'EST

En 1902, la Compagnie de l'Est commanda à titre d'essai à la Société Alsacienne, deux machines Atlantic type Nord numéros 2601-2602 avec quelques modifications apportées par le Bureau d'études de l'Est, comportant notamment une modification du dôme, de sa position et de la prise de vapeur, cheminée capuchonnée suivant errements de l'Est, sablière supplémentaire sur le corps cylindrique pour combattre les patinages. Tender type Est.

Malgré leurs qualités évidentes, ces machines restèrent à l'état de prototypes, le réseau de l'Est a considéré l'adhérence de ces machines insuffisante pour la remorque des trains lourds, sur les lignes de Charleville (10 mm/m), Nancy (8,5 mm/m) et Belfort (6 mm/m).

Cantonnées à La Villette, elles furent mutées plus tard aux dépôts de Nancy et de Longueville (Seine-et-Marne).

Au dépôt de Nancy, vers 1930, elles remorquaient encore des express locaux - Nancy - Metz, dans le roulement des 2400. Elles disparurent du parc pendant la guerre, en 1940-1941.

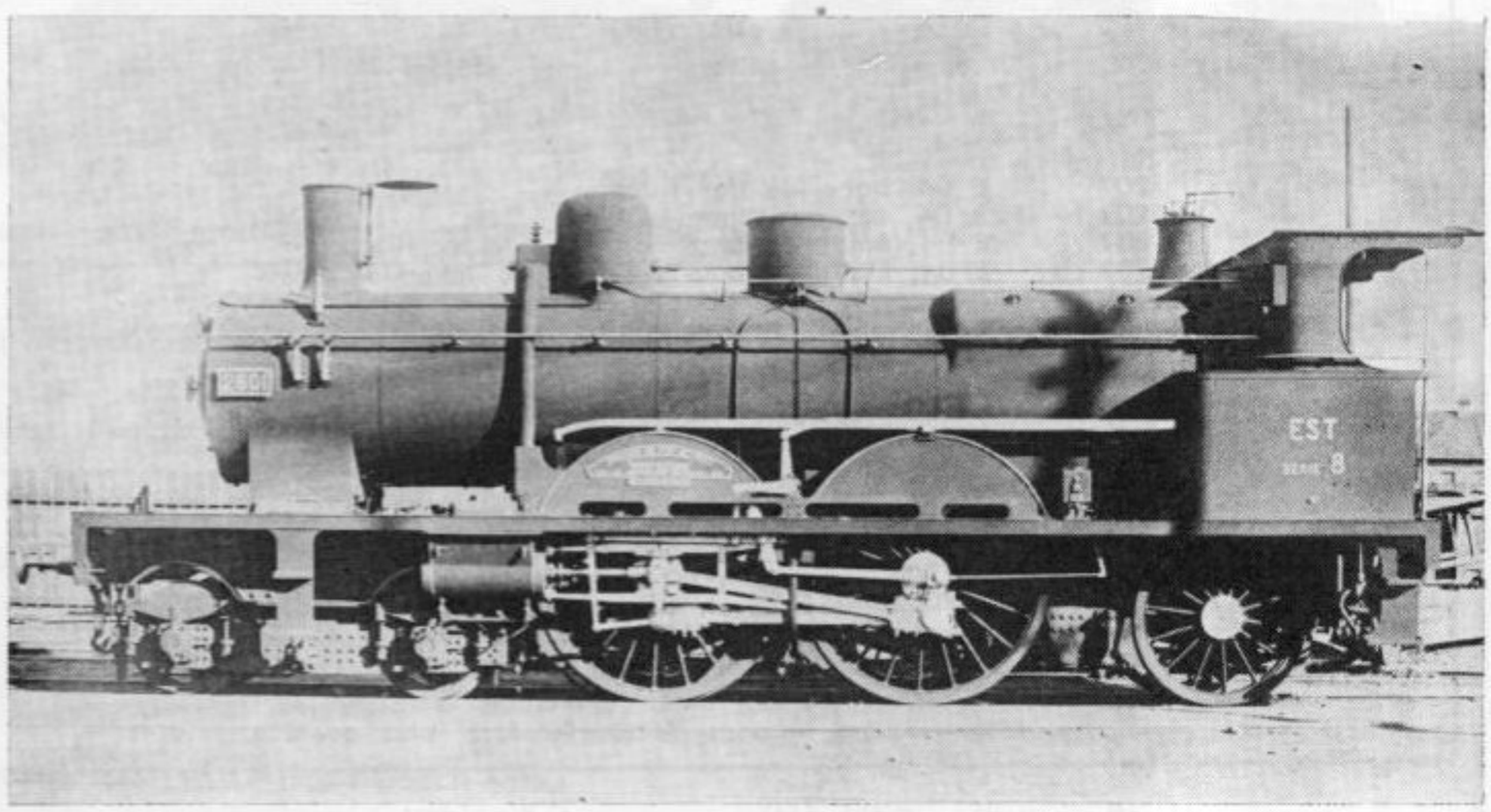
TYPES PARIS - ORLÉANS

En 1902, le PO, dont le service de l'Exploitation réclamait des locomotives plus puissantes et qui pouvaient offrir des charges par essieu plus élevées, commanda à la Société Alsacienne huit machines Atlantic compound procédant de l'Atlantic Nord, mais plus lourdes et plus puissantes, série 3000, avec bogie à châssis intérieur de 2,30 m d'entr'axe, la surface de grille portée de 2,76 à 3,10 m² et surtout avec des cylindres d'un volume accru, ceux-ci passant de 340 à 560 mm à 360 et 600 mm, les poids, total et adhérent, s'élevant à 74 et 36 t.

Ces très belles machines, de dimensions générales identiques à des machines 230 livrées en même temps, sauf le diamètre des roues motrices, étaient parmi les plus puissantes locomotives à voyageurs de l'Europe.

L'abri était plus confortable et la machine d'un meilleur aspect que celle du Nord, mais l'esthétique était analogue.

6



document vilain

En remorquant au cours des essais de 1903, des trains de 352 t composés de fourgons lestés à deux essieux, des puissances indiquées de 1890 et 1846 ch ont été développées à des vitesses respectives de 115 et de 118 km/h, soit sur profil variable, soit en palier.

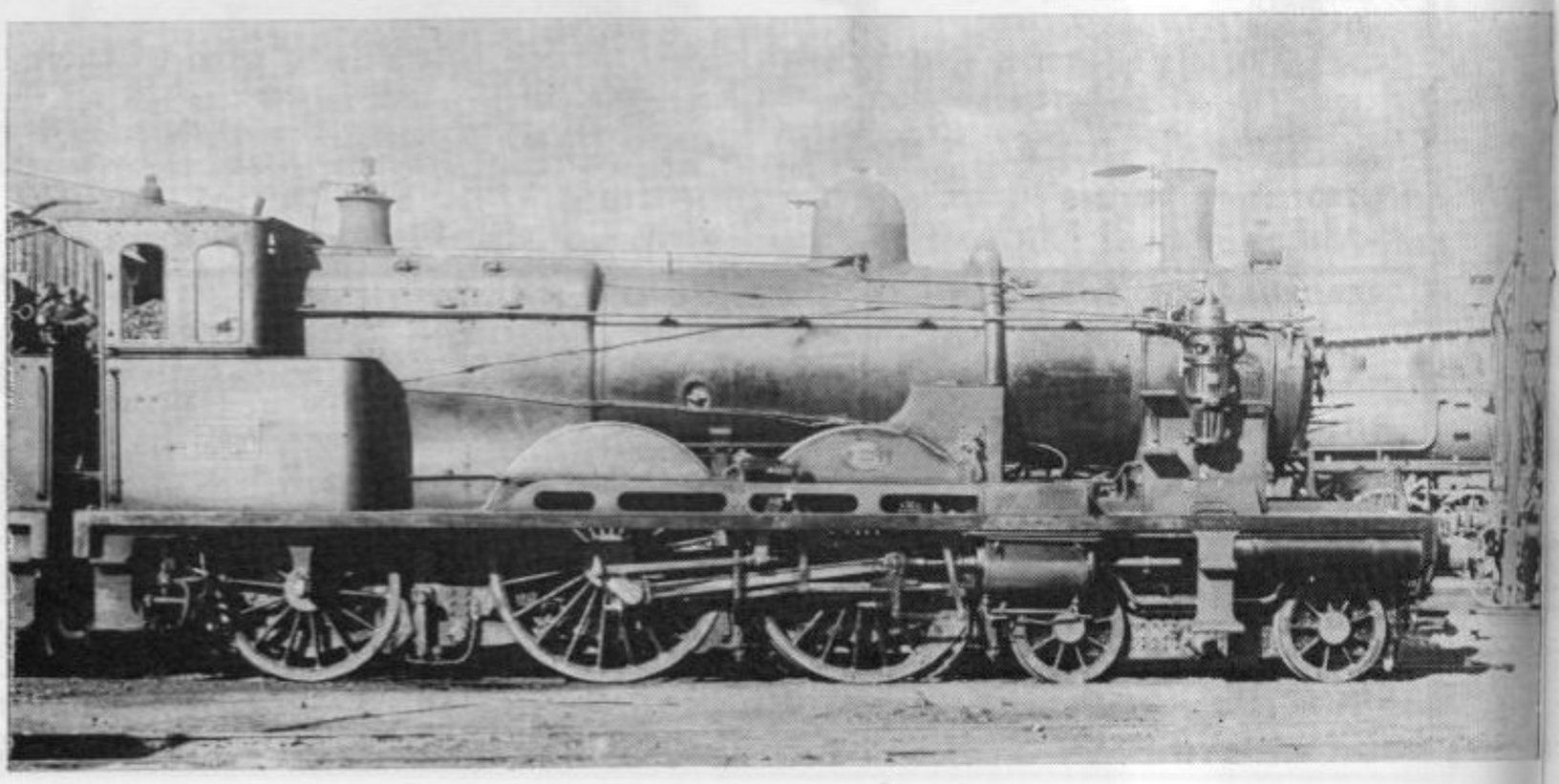
Les 3009 à 3014, mises en service en service en 1906, vinrent renforcer le parc, ces machines étant affectées à Tours.

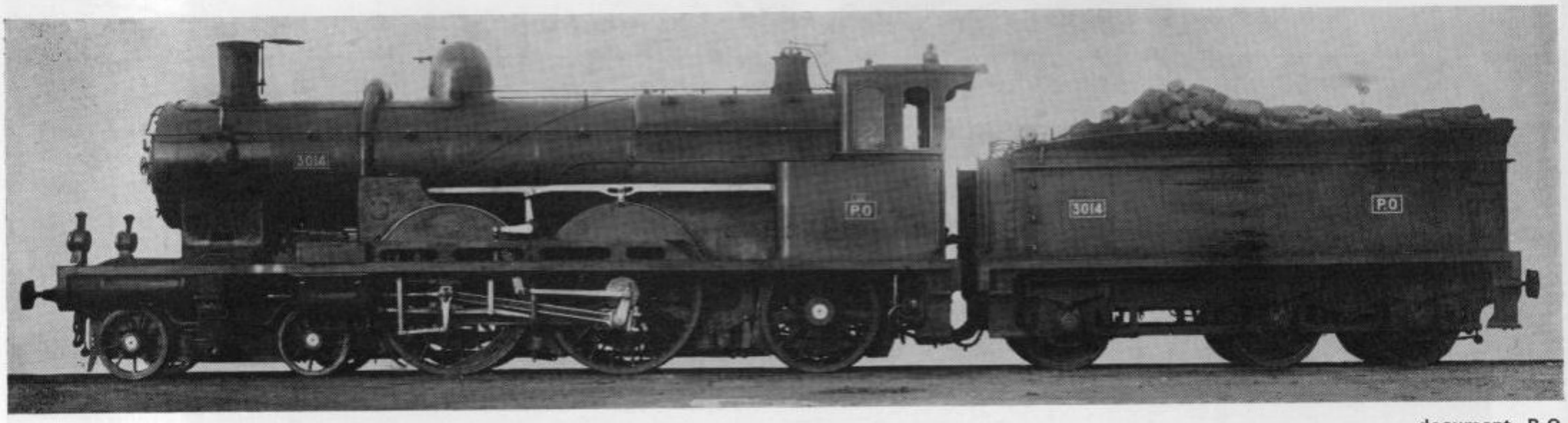
6. *1902 - Réseau de l'Est. Locomotive compound Atlantic, type Nord modifié : série 2601-2602.*

7. *1903-06 - Locomotive compound Atlantic du du P.O. série 3000 (dépôt de St-Pierre)*

7

document vilain





8 document P.O.

A partir de 1909, elles reçurent comme au Nord, l'échappement à cône mobile, un peu plus tard surbaissé dans la boîte à fumée, avec grille troncônique, comme pour les Pacific, cette disposition favorisant la vaporisation. Notablement plus tard, au cours des RG, aux portes de foyer ordinaires, furent substituées des portes de foyer autoclaves à un vantail.

Le tender accouplé à ces machines, à trois essieux, emportait 20 m³ d'eau, 6 t de charbon et pesait 46 t en charge.

Hormis leur manque d'adhérence dans certaines conditions, ces machines Atlantic ont fait un très bon service et couraient avec facilité.

Affectées longtemps au dépôt de Tours, elles remorquèrent le Sud-Express et les rapides de Bordeaux et de Nantes, qui étaient à l'époque parmi les meilleurs trains. Avant la généralisation des chronotachymètres, elles atteignaient parfois au Sud-Express, en cas de retard, des vitesses de 140 km/h dans les pentes.

Déclassées petit à petit par l'apparition des Pacific, les Atlantic PO ont néanmoins remorqué des trains express jusqu'à la veille de la guerre.

En 1935, le PO avait projeté de les transformer en 230 à très grande vitesse (210 km/h) avec haute surchauffe, distribution par soupapes et carénage aérodynamique, projet resté en suspens par suite de l'électrification.

En octobre 1933, la machine 3008 a été cédée à la région de l'Ouest, par suite de la rectification de frontières entre régions.

RÉSEAU DE L'ÉTAT

Jusqu'en 1906, le réseau de l'Etat faisait remorquer ses trains express les plus durs, par des locomotives françaises appartenant aux séries 2600 (121), 2700 (220) ainsi que par des machines américaines à grande vitesse du type 220, les unes compound système Vauclain, les autres à simple expansion, et enfin par des Atlantic américaines à simple expansion série 2901, dont la puissance maximum soutenue résultant des essais de Nadal en 1901-1902 était de 1 000 à 1 100 ch.

Afin d'accroître les charges et les vitesses, notamment de Chartres à Bordeaux où existent de longues rampes de 10 et même 15 mm/m, le réseau décide d'acquérir 10 Atlantic PO, série 2951, mises en service en 1905.

Ces machines qui ne reçurent aucune modification, si ce n'est, la substitution sur quelques unités seulement, de l'échappement Nord à celui à double valve, permirent au rapide de Royan, de réaliser des vitesses commerciales de l'ordre de 80 km/h, ce qui était un record, compte tenu des conditions d'exploitation, vitesses réalisées aussi grâce aux prises d'eau en marche existant en divers points du parcours, la charge oscillant autour de 180 t.

Le tender, accouplé à trois essieux de 20 m³, était le même que celui des Atlantic PO.

RÉSEAU DU PLM

Le PLM mit en service, lui-aussi, en 1906-1907, des locomotives Atlantic compound de son type, au nombre de vingt, nos 2971 à 2990 puis 221 A 1 à 20 en 1925, destinées aux parties faciles de la ligne Paris - Lyon - Marseille.

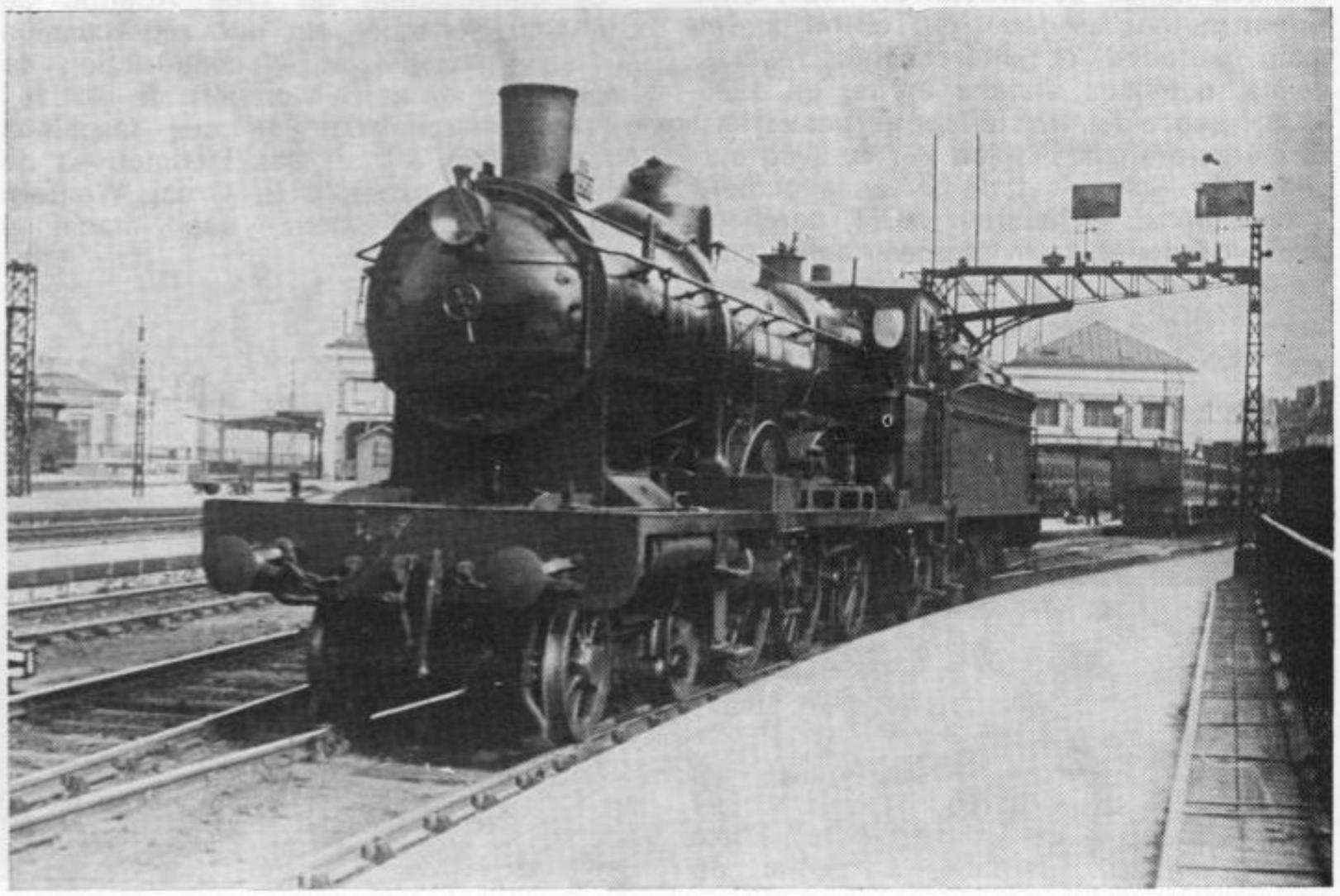
Sauf l'entr'axe des essieux et le remplacement de l'essieu accouplé arrière par un essieu porteur, elles étaient rigoureusement identiques aux 230 de la série 2600, le poids adhérent n'étant que de 33,7 t au lieu de 51 t environ.

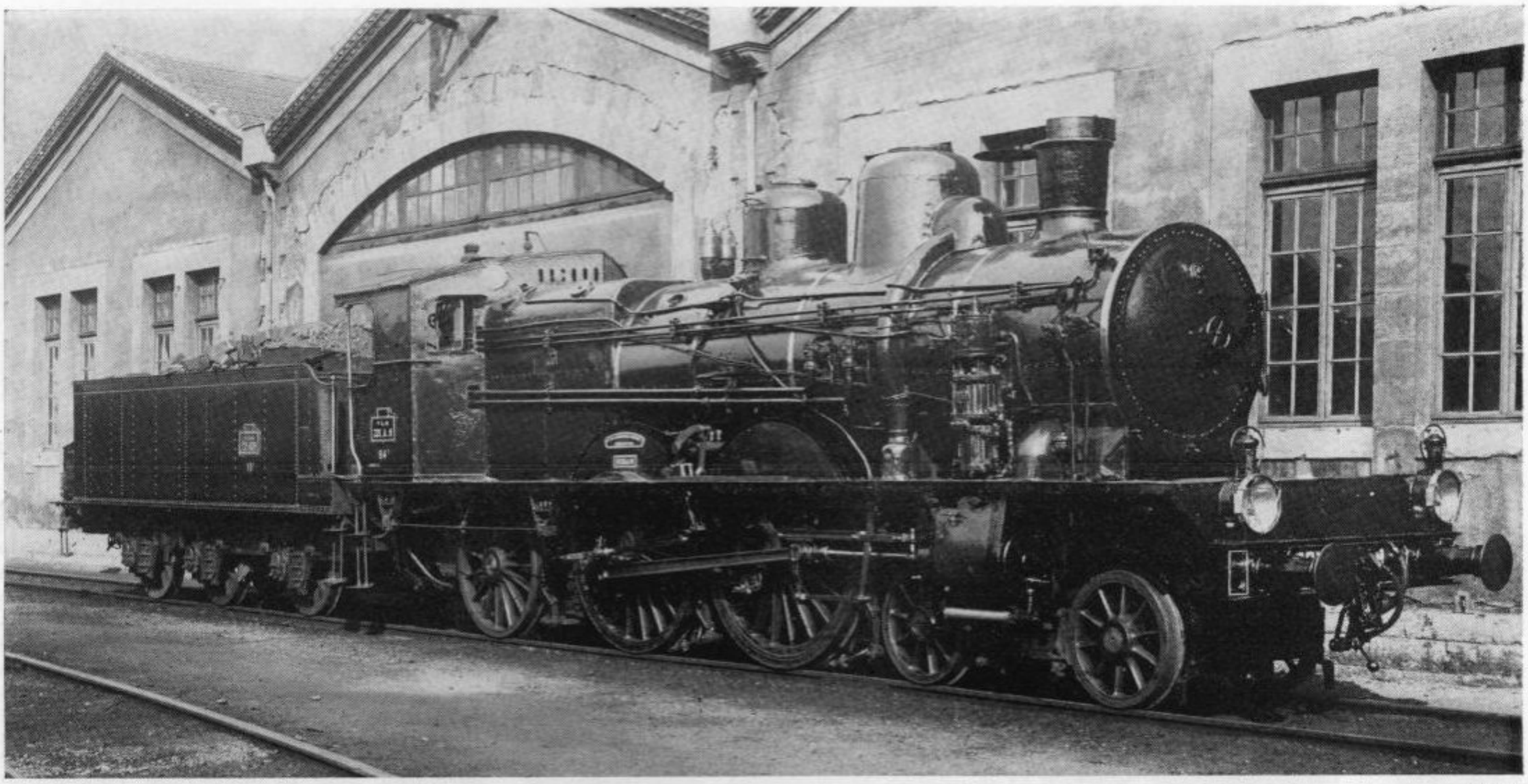
De même que les 2600 PLM, les Atlantic PLM n'avaient pas d'obturateurs de dérivation pour le démarrage, l'admission aux HP ayant été prolongée jusqu'à 88 % avec simple introduction de vapeur vive aux cylindres BP, contrairement aux compound de Glehn.

8. *1906 - Locomotive compound Atlantic du P.O., série 3009 à 3014, avec échappement Nord, et son tender caractéristique à 3 essieux.*

9. *1906 - Locomotive compound Atlantic de l'Etat à Paris-Montparnasse (type P.O. 3000), série 2951, 2960 puis 221-101.*

9 document vilain





10 P.L.M.

Ces machines avaient la distribution Baudry, c'est-à-dire avec admission à la BP fixée à 63 % quel que soit le cran HP.

Par la suite, elles reçurent une sablière sur le corps cylindrique et après la guerre, à partir de 1920, l'échappement à trèfle en remplacement du cône mobile.

Affectées aux dépôts de Paris et Lyon-Mouche, elles remorquèrent rapides et express sur diverses sections de Paris - Marseille, puis plus tard omnibus de grandes lignes et directs. En 1927, elles furent mutées au dépôt du Teil ou garées mais curieuse et intéressante revivescence, quelques années après, en 1935-1938, sept d'entre elles furent transformées, prenant l'indice 221 B, avec surchauffeur Schmidt type E, échappement à croisillons, réchauffeur ACFI, carénage aérodynamique, frein auto-variable, pour trains rapides légers entre Paris - Lyon et Marseille, à près de 100 km/h de moyenne, service inauguré en 1935.

Accouplées à de nouveaux tenders à bogies, de 30 m³ de capacité, les deux premières machines transformées (221 B 11 et 14), furent soumises à des essais comparatifs, la 221 B 11 étant seule carénée. Avec un train de 150 t, la vitesse commerciale de 106,8 km/h a été réalisée de Paris à Lyon, avec deux arrêts. Des vitesses de 134 km/h et 140 km/h ont été soutenues en divers points du parcours.

Avec 200 t, le parcours Paris - Les Laumes-Alésia a été couvert à 107 km/h (avec matériel caréné). Le train du 2 juillet a réalisé du **127 km/h de moyenne** des Laumes à Laroche (102 km).

Avec un train de 146 t, on a soutenu entre **150 et 156 km/h** et disaient les rapports officiels, **on aurait pu faire mieux sans difficultés.**

Les Atlantic PLM, transformées ou non, disparurent de l'effectif après 1945.

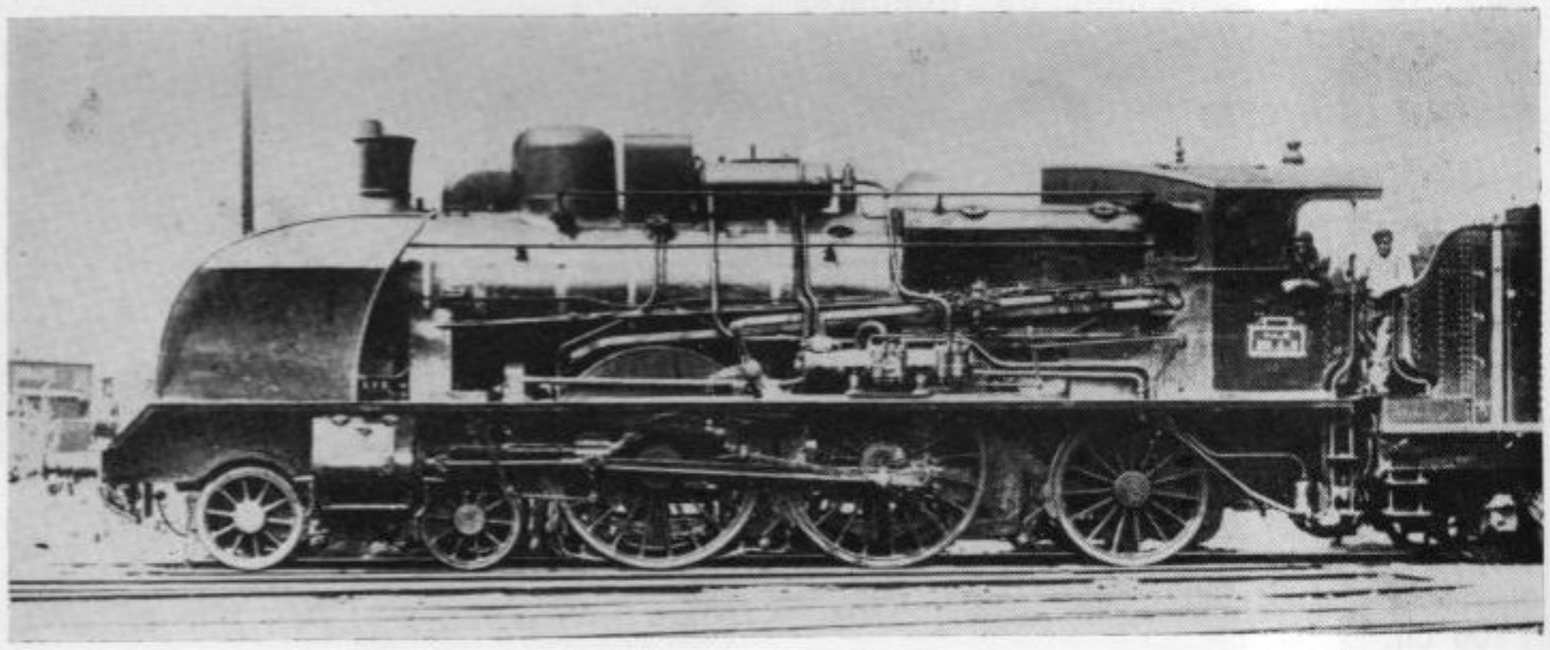
TYPES ATLANTIC FRANÇAIS REPRODUITS A L'ÉTRANGER

La construction du type Atlantic de Glehn-du Bousquet eut une répercussion sur la technique et la construction de l'époque et un certain nombre de réseaux étrangers commanda de ces machines ou s'en inspira pour ses locomotives de vitesse. Par exemple le Great Western anglais adopta pour ses machines express à quatre cylindres, la disposition de Glehn avec cylindres décroisés, les réseaux américains adoptèrent, après l'achat d'une Atlantic type PO par le Pennsylvania, la distribution Walschaërts, alors qu'auparavant ,aux Etas-Unis, seule la distribution Stephenson était usitée.

10. *1906-07 - Locomotive compound Atlantic de l'ancien réseau PLM série 2971 à 2990 puis 221 A 1 à 20.*

11. *1906 - 1907 locomotive Atlantic compound transformée de l'ancien réseau PLM, série 2971 à 2990, devenu 221-B.*

11 H.M.P.



LOCOMOTIVES ATLANTIC COMPOUND FRANÇAISES

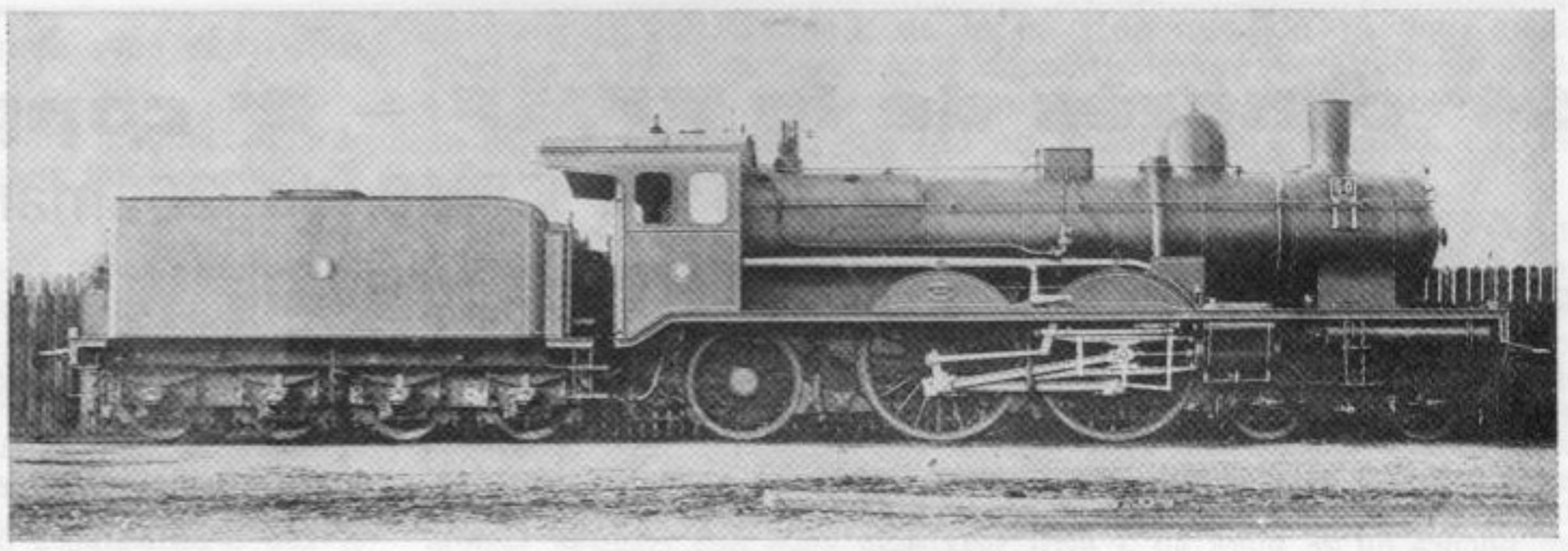
Dates	1900-1905	1910-1924 (transform.)	1907-1909	1906-1907	1903-1906	1906-1907
Séries	2641-2675	2641-2675	2741 (1)	1921-1934 (2)	3001-3014 (3)	2971-2990
Réseaux	Nord	Nord	Nord	Midi	PO	PLM
Surface de grille m²	2,76	2,76	3,52	3,08	3,10	2,98
Timbre kg/cm²	16	16	18	16	16	16
Cylindres mm	340 et 560 × 640	390 et 560 × 640	340 et 560 × 640	340 et 560 × 640	360 et 600 × 640	340 et 560 × 650
Roues motrices m	2,04	2,04	2,04	2,04	2,04	2,00
Poids total / adhérent tonnes	64,5 à 67,5 / 32,3 à 33	69 / 37	73 / 34	69 / 35	74 / 36	69,7 / 34,1
Vitesse en service km/h	120	120	120	120	120	120
Vitesse atteinte km/h	154	155	172	140	140	156 (4)

(1) Foyer aquatubulaire.
(2) Les 1901-1916 Midi et 2601-2602 Est avaient mêmes dimensions que les 2643-2675 Nord.
(3) Les 2951-2960 Etat avaient mêmes dimensions que les 3000 PO.
(4) Après modification.

Dès 1903, les chemins de fer de Prusse-Hesse en Allemagne, recevaient de la SACM une série de vingt-sept machines Atlantic, reproduisant les 2641-2642 du Nord, avec des dimensions analogues et quelques différences, telle la position du dôme avec conduits accolés, poids 65 t dont 32 t de poids adhérent, roues de 1,98 m, diamètre-type en Allemagne à l'époque, abri plus complet, tubes à fumée lisses au lieu de tubes Serve sur les machines françaises, timbre 14 kg/cm².

En 1904, les ateliers de Graffenstaden, livraient une nouvelle série de machines Atlantic avec cette fois une modification du générateur, lequel était à boîte à feu Crampton débordante de 2,67 m² de surface de grille, la virole arrière du corps cylindrique étant au surplus tronconique (timbre 15 kg/cm²) et le faisceau tubulaire allongé à 4,60 m. L'échappement cette fois était fixe et le bogie à châssis intérieur et à balanciers.

En 1905, une nouvelle série de 19 unités à peu près identiques a été livrée par le même constructeur. Un peu plus puissantes, ces machines avaient 3,01 m² de surface de grille et timbrées à 16 kg/cm², le bogie (2,20 m d'entr'axe comme les précédentes) avait été modifié, poids 64 t dont 32 t de poids adhérent, échappement fixe. En 1918, une dizaine de ces machines désignées S7 ont été livrées à la France par l'Allemagne et ont fait du service sur le réseau de l'Est notamment au dépôt de Bar-le-Duc. En Allemagne, ces machines Atlantic ont appartenu aux directions de Cologne, Magdebourg, Altona, Mayence, Francfort, Bromberg.

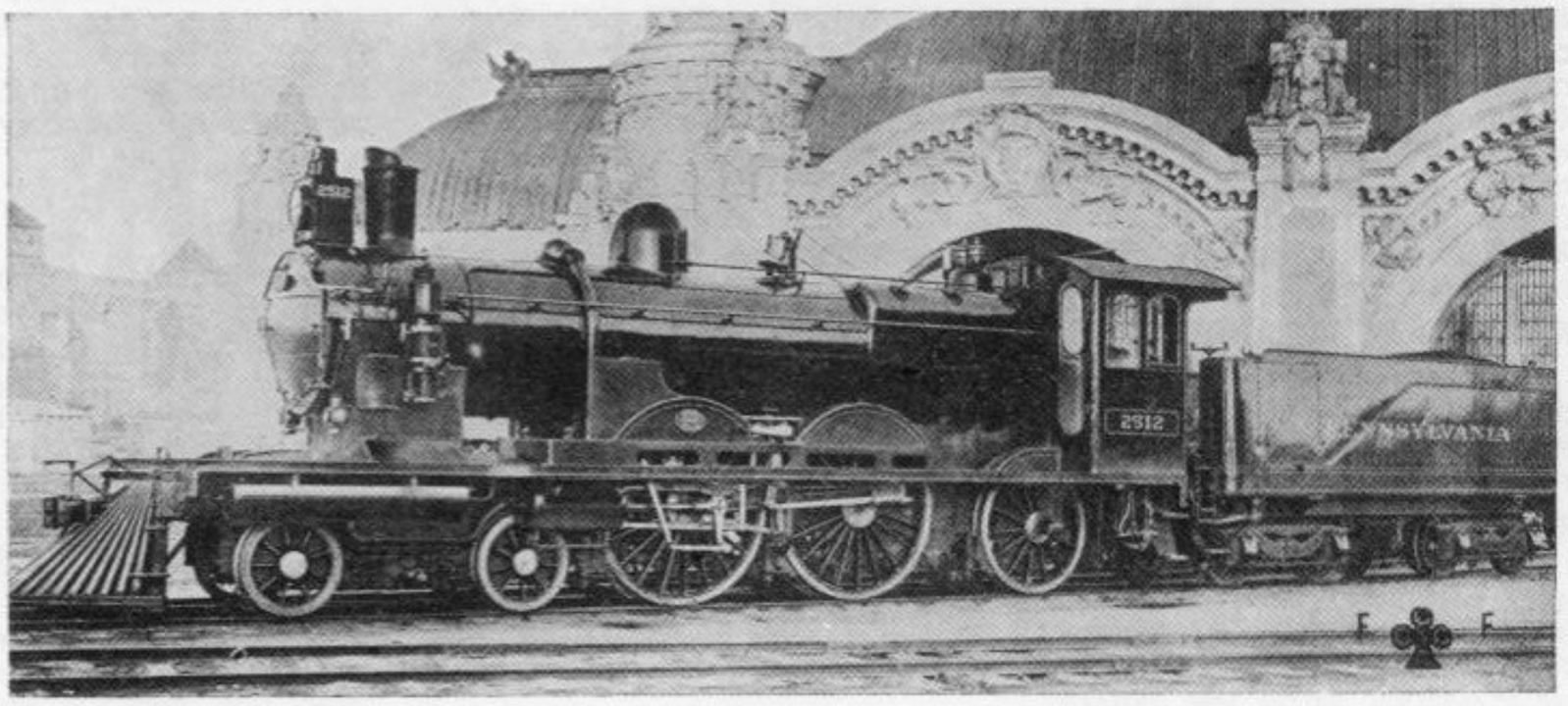


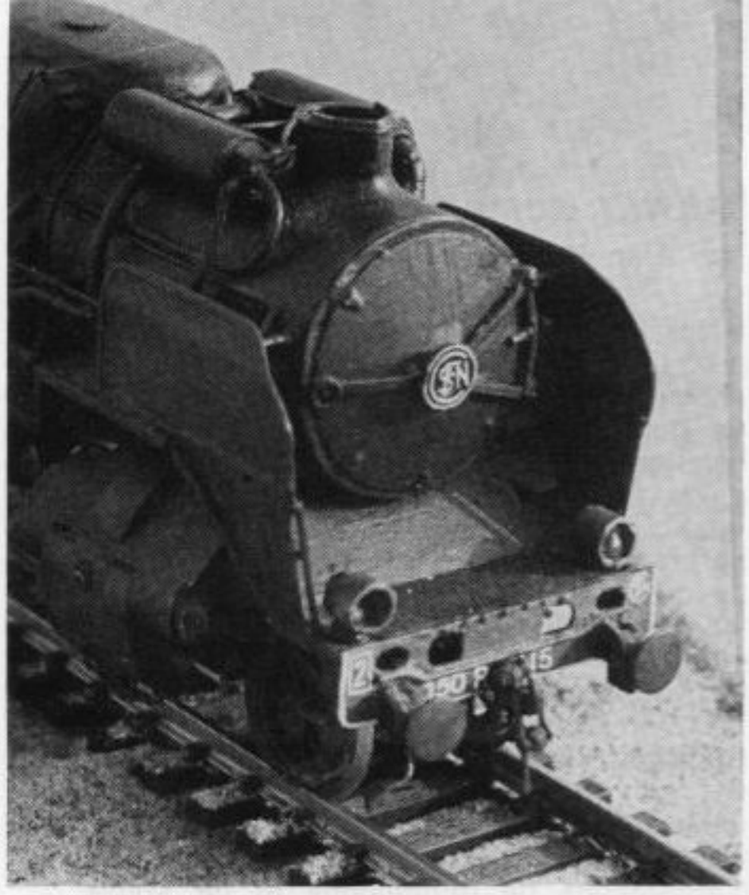
12 document vilain

12. *1901-02 - Locomotive compound Atlantic de l'Etat Prussien, dérivée du type Nord (27 machines).*

13. *1904 - Locomotive compound Atlantic type P. O. 3000 à 3014, construite par la SACM Belfort pour le Pensylvania, exposée à St-Louis en 1904.*

13 fleury





dumus

CONSTRUCTION

m. dumus

Une 150.P en HO

Suite, voir LR N° 378

Embiellage

Il est plus facile à réaliser qu'on ne pense. Le travail le plus délicat consiste à caler les roues à 90 °. N'ayant pas découvert de recette miracle, nous avons procédé empiriquement en utilisant un miroir pour observer simultanément les deux côtés.

La plupart des bielles sont obtenues à partir de laiton de 1 mm d'épaisseur. On évite ainsi l'aspect de tôle mince emboutie, souvent nuisible au réalisme des embiellages. La nervure en creux est d'abord fortement marquée à la pointe à tracer puis entaillée à la lime (voir figure 5).

Les articulations de bielles sont constituées par des têtes d'épingles. Après avoir mis en place les bielles sur cet axe, on soude une minuscule rondelle extraite d'un tube de laiton de diamètre approprié en utilisant la scie circulaire (lame d'acier) de la perceuse miniature. On peut souder cette rondelle sur des pièces en fer en déposant sur celles-ci une goutte d'acide chlorhydrique préalablement saturé de zinc.

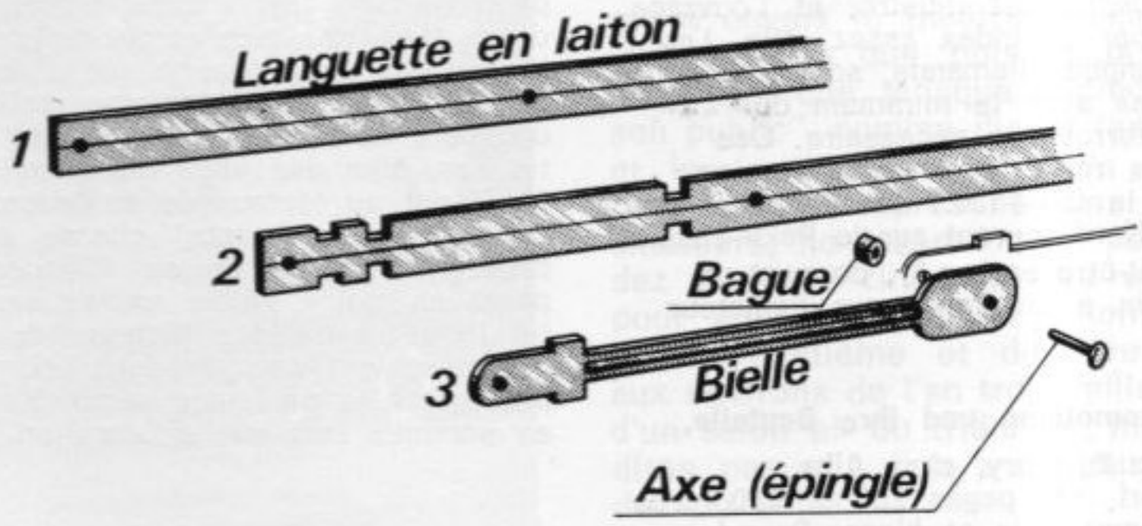
Un anneau extrait d'un tube de laiton fournira la coulisse. Ses axes (⌀ 1 mm) seront ensuite soudés ainsi que ses côtés coupés après soudure à la scie circulaire miniature. Les supports de coulisse sont en clinquant (fine tôle étamée et élastique). On peut écarter les branches du U ainsi formé pour y introduire la coulisse (voir figure 6).

Le gros contre-poids du troisième essieu moteur a été reproduit en introduisant des morceaux de plastique soigneusement taillés entre les rayons de la roue. Le tout, après collage, est enduit et poli (enduit Britfix pour matières plastiques).

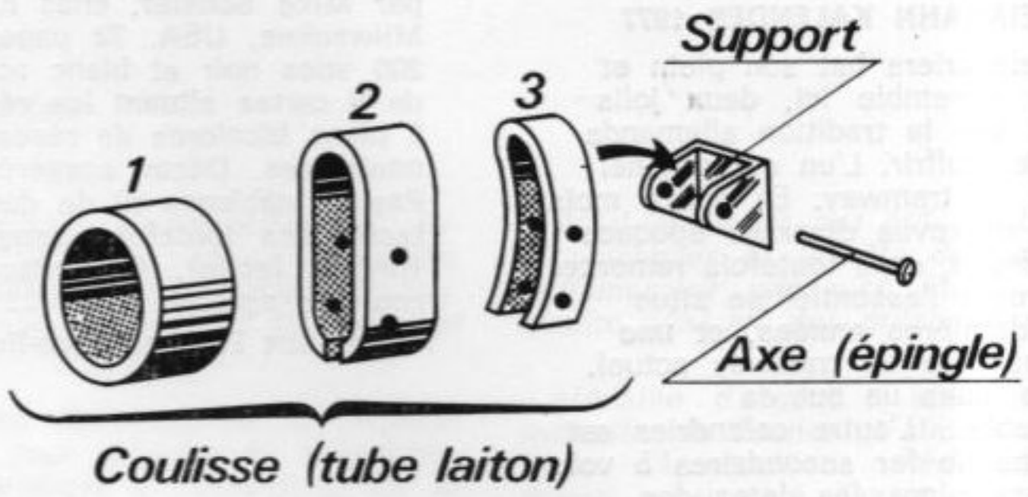
N'est-il pas réconfortant de savoir que l'on peut faire rouler longuement n'importe quelle machine en sachant que l'on sera en mesure d'assurer la réfection de l'embiellage ?

Blocs cylindres

Travail de tôlerie sans problème particulier. Les cylindres sont solidaires des



5. *Confection des bielles*



6. *La coulisse réalisée avec les moyens du bord !*

4. *Modèle en HO de la 150.P unifiée SNCF réalisé par M. Dumus : la chaudière est un morceau de tube de chauffage central en cuivre, le foyer et l'ensemble dôme sablière sont en bois soigneusement poli, enduit et poncé. Le tender est un Jouef modifié.*

support d'embiellage grâce à un cadre en tige de laiton de 1 mm venant s'adapter à l'intérieur des longerons du châssis. Il suffit d'engager l'ensemble dans les deux encoches du châssis et de l'abaisser en place. Une vis Parker maintient les cylindres dans le bloc de plomb avant du châssis (voir figure 7).

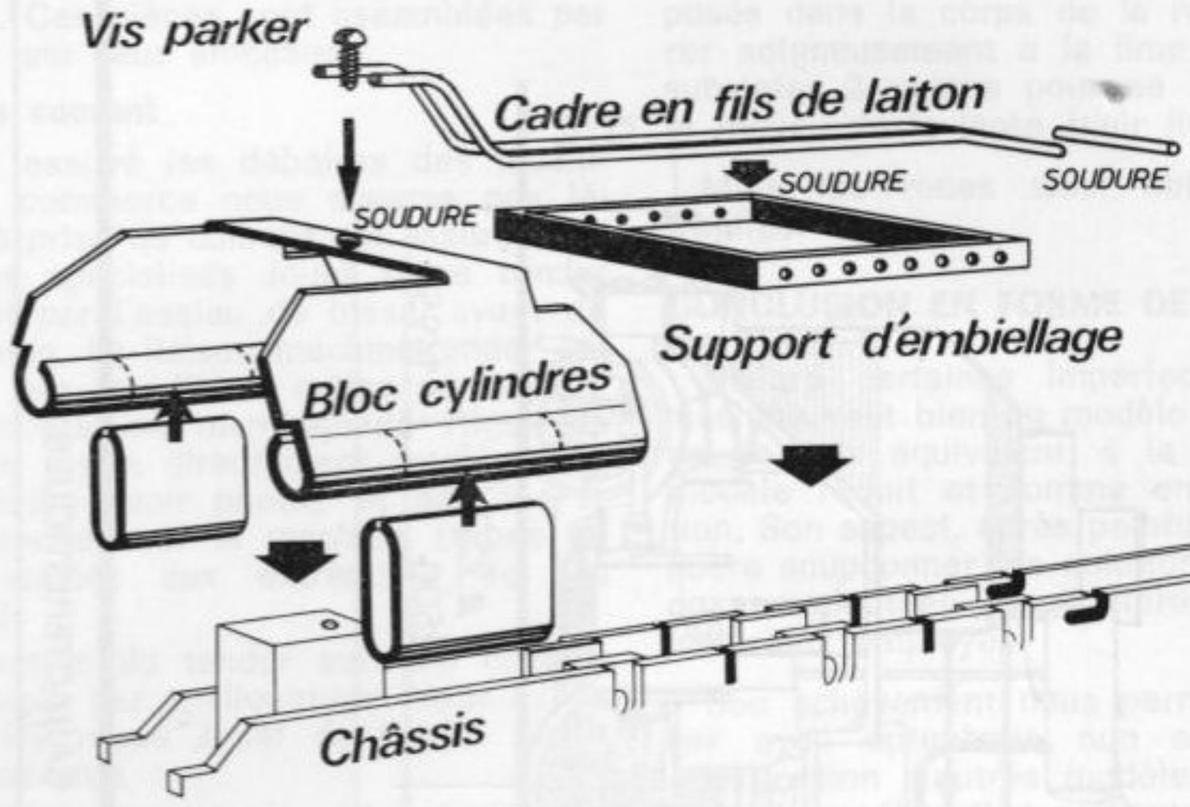
Chaudière, cabine et accessoires

La chaudière provient d'un morceau de tuyauterie de chauffage central, en cuivre. Le foyer est en bois longuement poli et enduit, la cabine en laiton de 5/10, le tablier en laiton (traverse avant) et plastique. La porte de boîte à fumée a été grossièrement découpée dans une épaisse plaque d'aluminium, percée en son centre, tournée sur une perceuse et taillée à la lime. Sablières et dôme furent réalisés en bois ; le dôme taillé en trois parties afin d'obtenir plus facilement une forme régulière (voir figure 8). La partie inférieure, adaptée sur la chaudière, devra être préalablement évidée.

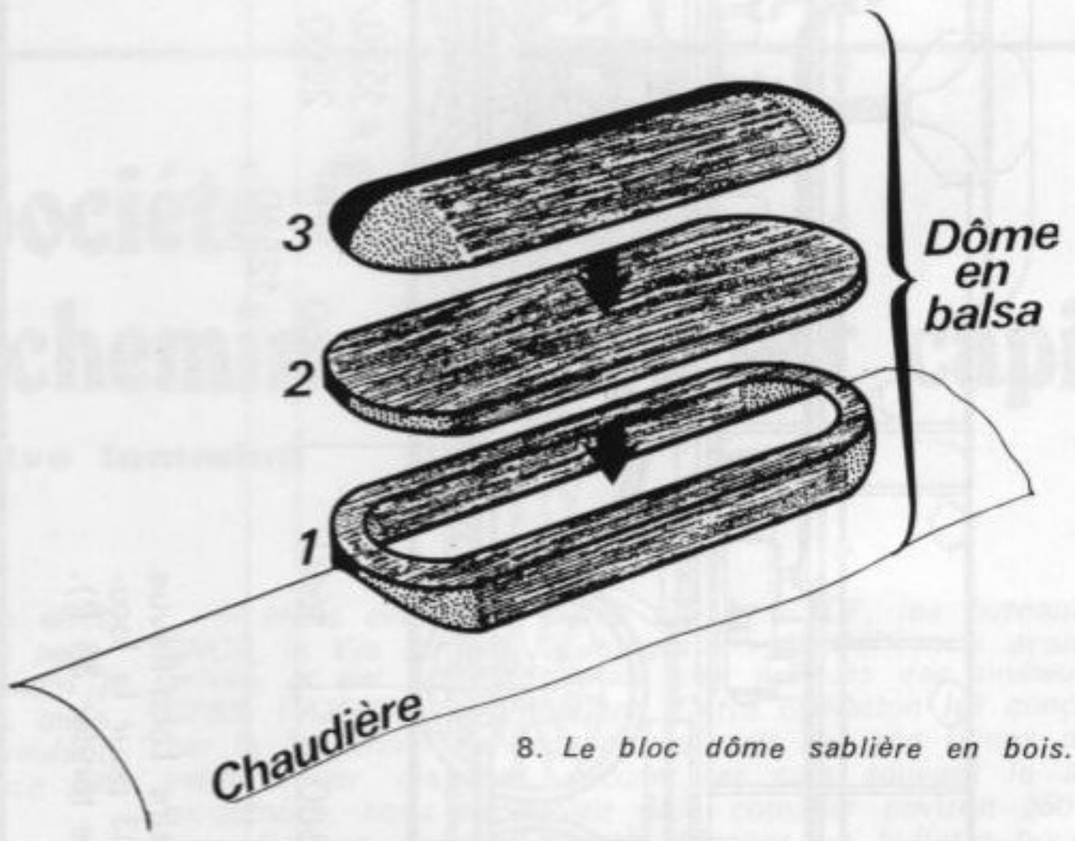
La cheminée est extraite d'un tuyau de cuivre, évasé par tournage dans la perceuse, pincé dans l'étau avec une cale indéformable à l'interieur donnant ainsi la forme caractéristique.

Les pare-fumée sont en clinquant, leurs nervures en fil de transformateur redressé (!) par étirage, façonné puis collé à la Cyanolit section après section, angle après angle. Les cercles enserrant les tôles du foyer sont reproduits par de fines bandes découpées dans du plastique transparent adhésif destiné à la protection de documents. Ils présentent l'avantage d'être souples, fins et faciles à mettre en place.

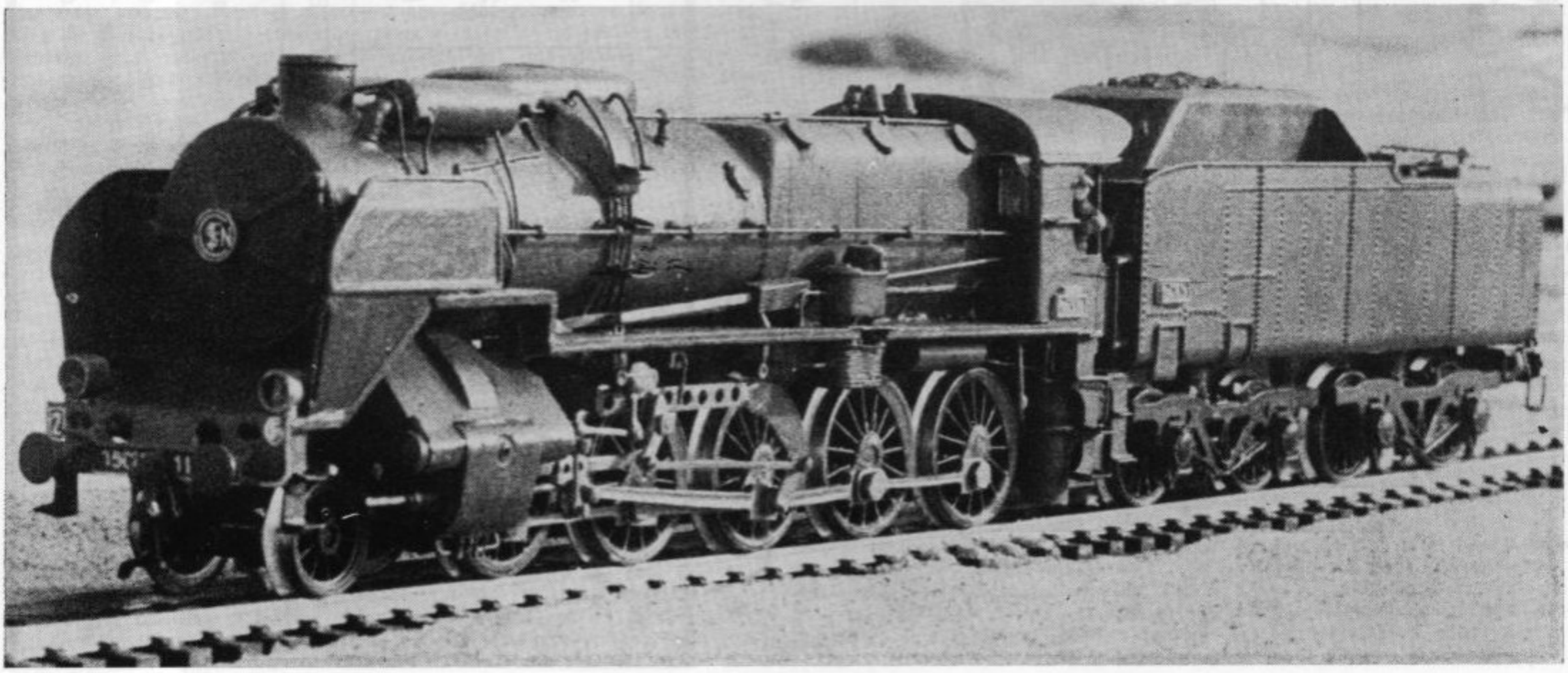
Ne pas sous-estimer la dimension des marche-pieds qui ne sont pas des prises pour alpinistes !



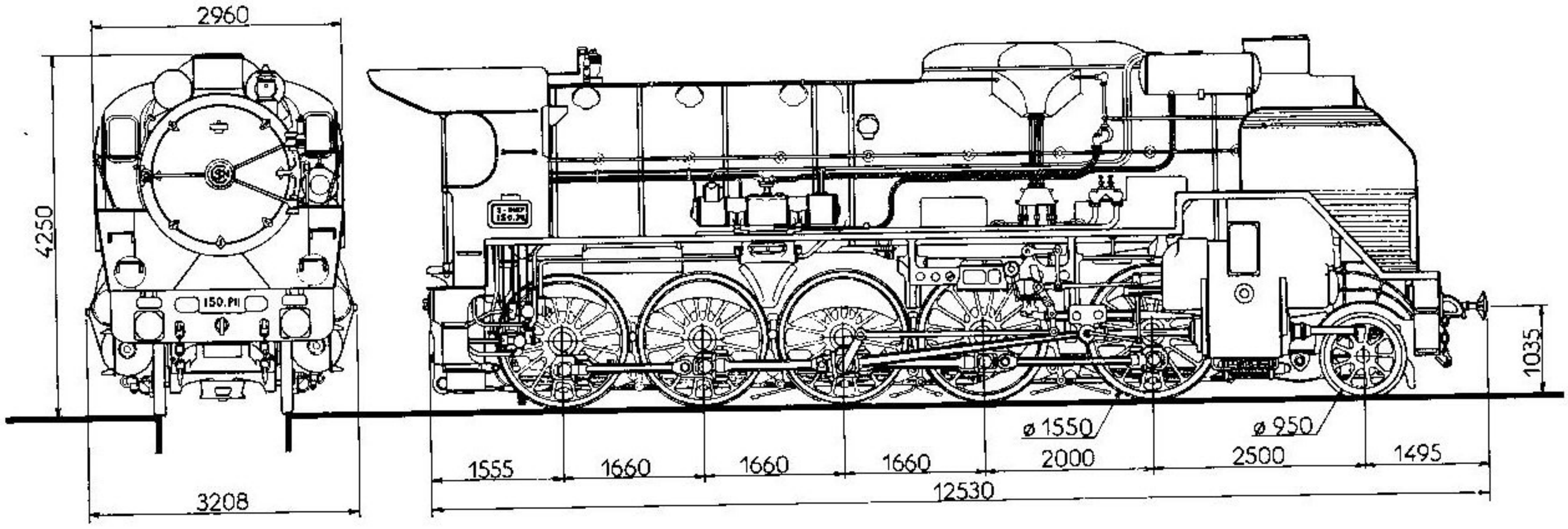
7. *Le bloc cylindre en tôle pliée.*



8. *Le bloc dôme sablière en bois.*



Locomotive type compound 150-P, unifié, série 1 à 115 de la S.N.C.F.



Dessin à l'échelle de 1/87

(voir également fiche documentaire Loco-Revue nº 304, 26e série, plan LR nº 1103 pour la locomotive et plan nº 1518 b pour le tender 36 P).

CHAUDIERE		MECANISME			CARACTERISTIQUES		
Timbre	18 Hpz	2 cylindres HP extérieurs	diamètre	0,490 m	Poids de la machine	à vide	95,65 t
Surface de grille	3,48 m²		course	0,640		en ordre de marche	104,31 t
Surface de chauffe du foyer	20,3 m²	2 cylindres BP intérieurs	diamètre	0,68	Poids adhérent		89,86 t
Surface de surchauffe	61 m²		course	0,70	Empattement rigide		5,32 m
Diamètre intérieur moyen du corps cylindrique	1,747 m	Diamètre des roues	de bissel	0,95	Empattement total		9,48 m
Puissance indiquée en ch	2200		accoupl.	1,55	Frein Westinghouse		automatique direct
					Sablières à air		Leach
					Réchauffeur		ACFI
					Surchauffeur		Schmidt
					Rayon d'inscription		145 m
					Numérotation Nord		5.1201 à 5.1230

CARACTERISTIQUES DU MODELE

Masse de la machine (adhérence quasi-totale) ..... env. 280 g

Masse du tender ..... — 150 g

Effort de traction : inférieur à celui de la 141 P Jouef de ..... 10 %

A titre de comparaison ..... Masse de la 141 P Jouef ..... env. 150 g

Masse du tender 36P Jouef ..... — 270 g

LE TENDER

Deux moteurs Jouef sont installés dans le tender ; calés l'un par rapport à l'autre de façon à éviter les points morts (un moteur 10 pôles en quelque sorte), Ils fournissent ainsi une bonne force motrice et un ralenti spectaculaire, en courant continu traditionnel.

Ils entraînent un même pignon Jouef et sont maintenus en place dans le tender par des équerres en laiton et des blocs de plomb de dimensions adéquates collés sur le fond du châssis.

Il reste suffisamment de place à l'avant du tender pour parfaire le rapport de réduction du mouvement en y installant 3 engrenages. Les axes de ceux-ci sont réglables dans l'espace, car maintenus sur une embase en laiton également collée sur le fond du châssis par l'intermédiaire de pièces déformables en laiton, suffisamment épaisses toutefois, larges et rigides pour résister à l'effort moteur (système peu orthodoxe mais simple et satisfaisant). Ces pièces sont assemblées par soudure sur leur embase.

Prise de courant

Ayant essuyé les déboires des machines du commerce nous n'avons pas lésiné : la prise de courant est assurée par 2 bogies spécialisés Jouef (type tender 36 P) et par l'essieu du bissel avant de la machine. La liaison machine-tender est assurée par des fiches mâles sur le tender, derrière les marchepieds (tiges de laiton de 1 mm directement soudées sur les moteurs (voir photo) et par des fiches femelles sur la machine (tubes de laiton soudés aux extrémités de fils souples).

La fixation du tender sur son châssis est assurée par encliquetage. Nous avons ajouré les roues Jouef du tender de la façon suivante :

— démonter entièrement les essieux et les roues,

— percer 2 trous diamétralement opposés dans le corps de la roue et ajourer soigneusement à la lime en laissant subsister 2 rayons pour ne pas séparer le moyeu de la jante (voir figure 9).

Mais les roues ainsi obtenues sont fragiles.

CONCLUSION EN FORME DE BILAN

Malgré certaines imperfections, cette machine vaut bien un modèle du commerce de prix équivalent, à la fois comme modèle réduit et comme engin de traction. Son aspect, après peinture, ne laisse guère soupçonner les solutions peu orthodoxes adoptées ni l'hétérogénéité des matériaux employés.

Son achèvement nous permet d'envisager avec optimisme non seulement la construction d'autres modèles, mais également l'amélioration et l'entretien à long terme de productions commerciales.

Pour la Société Générale votre intérêt (pour le chemin de fer) est capital...

clive lamming

L'agence AP Saint-Lazare de la Société générale pourrait en effet rédiger sa publicité ainsi, et nous pourrions ajouter qu'il s'agit peut-être d'un intérêt local (comme les chemins de fer du même nom !) puisque manifesté par une seule des agences de cette banque, mais que tout laisse prévoir que cet intérêt ira croissant (comme le veulent les usages bancaires en la matière !) puisque l'idée de l'agence AP fera tache d'huile.

Messieurs les banquiers jouent donc au train miniature ? Du « N » ou du « Z » dans les « attaché-case » ? On doit bien y caser un mini-réseau déployable, et, somme toute, une bonne salle des coffres doit pouvoir héberger du « HO » ou du « O » sous la forme d'un beau réseau, non ? Et pourquoi pas débarrasser ces longs comptoirs de tout ce qui les encombre pour y installer un réseau qui serait d'autant plus réaliste qu'il serait allongé sur une grande longueur ? Et puis la caisse, avec ses vitres, ferait une très jolie vitrine pour exposer des modèles à grande échelle, et puis le grand bureau du fondé de pouvoirs, par exemple, peut supporter un banc d'essai pour machines à vapeur vive au 1/10 et le plus grand bureau du directeur de la succursale pourrait...

« Hé là ! Hé là ! Vous allez un peu vite en affaires, à Loco-Revue ! Nous avons simplement fait une exposition en utilisant toutes les parties libres de notre agence (recoins, murs vides, entrées, hall) et en voulant retracer l'évolution du chemin de fer et du quartier Saint-Lazare qui sont toutes deux très liées historiquement. L'idée du chemin de fer comme thème d'exposition a sans doute été suscitée par les goûts d'un de nos collègues, amateur notoire et lecteur de très longue date de votre revue, mais reconnaissons que ce thème nous a très vite passionnés, que nous y avons « mordu » et que le public, comme la clientèle de notre agence, a bien apprécié cette initiative assez inhabituelle pour une banque.

— Inhabituelle à première vue, certes, mais quiconque connaît l'histoire des chemins de fer sait que les banques y ont joué un rôle essentiel en les faisant passer d'idée technique et économique à une réalité bien concrète en fournissant les capitaux indispensables à toute grande entreprise humaine. Sans banquiers il n'y aurait jamais eu de chemins de fer. La banque était dans les chemins de fer, et vous, tout simplement, vous avez mis le chemin de fer dans la banque ! Et avec brio : car il y a beaucoup de jolies pièces, et de belles photographies anciennes à grand format, des affiches anciennes, etc. Comment avez-vous fait ?

— Nous avons été aidés par la SNCF, les bureaux de tourisme SNCF, la Vie du rail, le magasin « le Pélican » avec sa collection privée, et par les associations bien connues des amateurs que sont le CFBS, l'AJECTA, et Pithiviers. Cette opération fut conçue et réalisée par le personnel de l'agence qui prit sur son temps de liberté pour venir clouer, disposer, décorer, et cela souvent le soir ! Et, à la mi-octobre, nous avons pu déjà compter environ 250 visiteurs par jour. Chaque visiteur pouvait déposer un bulletin pour le tirage au sort final d'un certain nombre de lots offerts par la Société générale et les organismes participant à l'exposition.

— C'est donc un succès ?

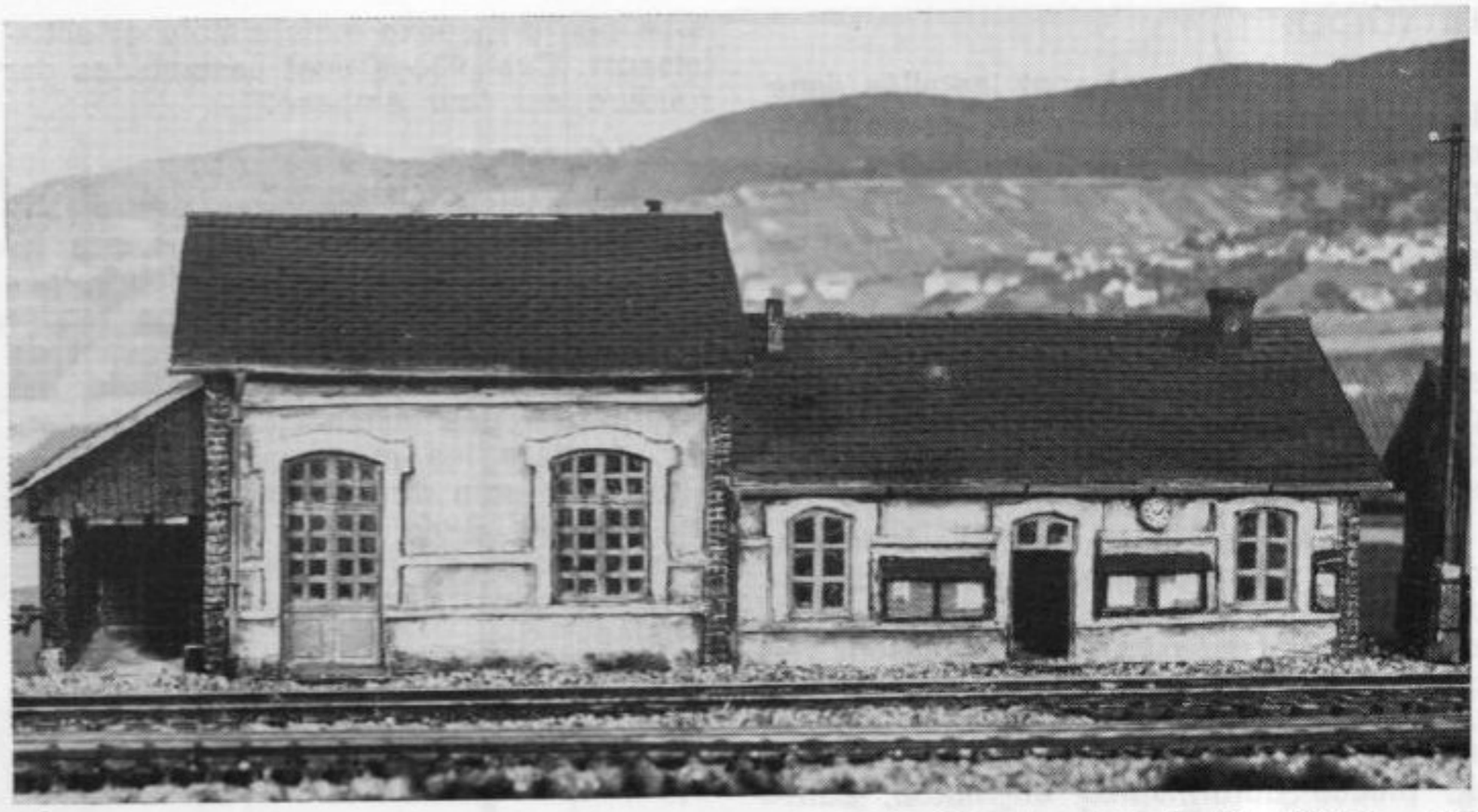
— Sincèrement oui. L'idée sera reprise et fera son chemin. »

Le 27 novembre il y avait un cocktail dans les salons du Grand Hôtel, à Paris, et plus de 150 personnes s'y retrouvèrent dans une ambiance très détendue et très amicale pour, d'une part, prendre connaissance de la liste (longue) des heureux gagnants, et, d'autre part, pour parler de chemins de fer. Un M. Generelli gagna un séjour de huit jours aux Arcs, une Mme Delfour et une Mme Le Gourielec gagnèrent chacune quatre jours à Londres, sans parler des autres prix comme des médailles, des abonnements à la Vie du rail, des comptes sur livret Société générale, et des billets familiaux au nombre de soixante donnés par les associations ferroviaires déjà citées. On nota, dans l'assistance, non seulement des modélistes connus qui avaient prêté leurs machines ou... leur concours pour l'exposition, mais aussi le directeur de la Vie du rail, des personnalités de la SNCF dont certains sont maintenant bien connus des amateurs pour avoir conçu et mené à bien l'exposition de la Bastille, et des responsables d'associations d'amateurs dont le courage et le désintéressement ne sont plus à démontrer.

Cette exposition « Chemins de fer d'hier et de demain », ouverte au public parisien durant octobre et novembre, a donc contribué à deux choses : donner à la banque un visage encore plus humain et plus ouvert et donner à l'amour des chemins de fer une nouvelle occasion de se manifester publiquement. Un rapprochement peu traditionnel, en effet, mais un rapprochement de deux faits qui ont en commun au moins un besoin : celui de se faire connaître. Deux justes causes à défendre, et une victoire commune. Bravo, Messieurs.

LE DECOR DU RESEAU

xavier jacquet
philippe zaggia



1

Le bâtiment de la feuille réalisé en HO par X. Jacquet.

Le bâtiment de la feuille

(Voir L.-R. n° 309, article de M. Gillot, planche 1.)

Suivant l'importance du dépôt ou l'emplacement du gril de sortie, le bureau de la feuille se trouvera soit intégré au bâtiment administratif, soit installé dans un petit bâtiment situé au cœur du faisceau de sortie.

Le modèle que nous vous proposons est une adaptation de l'un des anciens bureaux du dépôt de Lisieux (Ouest), auquel est accolé un petit atelier. Sur notre réseau (voir L.-R. 372), ce bâtiment complète l'ensemble huilerie et lampisterie situé en face.

La méthode de construction est la même que celle utilisée pour le petit poste de l'aiguilleur (L.-R. 373). Cette fois encore, on emploiera un outillage simple : couteau, X-Acto, ciseaux, crayon et décimètre, pinceaux et quelques limes. Les matériaux nécessaires sont les suivants : carton de 1 mm d'épaisseur, papier fort, carte bristol, quelques chutes de plastique transparent, de l'enduit à l'eau, de la peinture Humbrol et enfin de l'aquarelle.

La carcasse du bâtiment réalisée en carton découpé et collée (repère 1 et 2), renforcée aux angles et au droit des ouvertures par des cadres en baguette 2 × 2 (repère 3) et par les pannes faîtières (repère 4), est revêtue d'une couche de base d'enduit à l'eau pâteux (repère 5) bien lissé au papier de verre après séchage.

Conception du relief

Nous réaliserons 3 types de relief :

a) le soubassement avec bandeau à bourrelet,

b) les linteaux et appuis de fenêtres,

c) les frises harpes et couvre-joints.

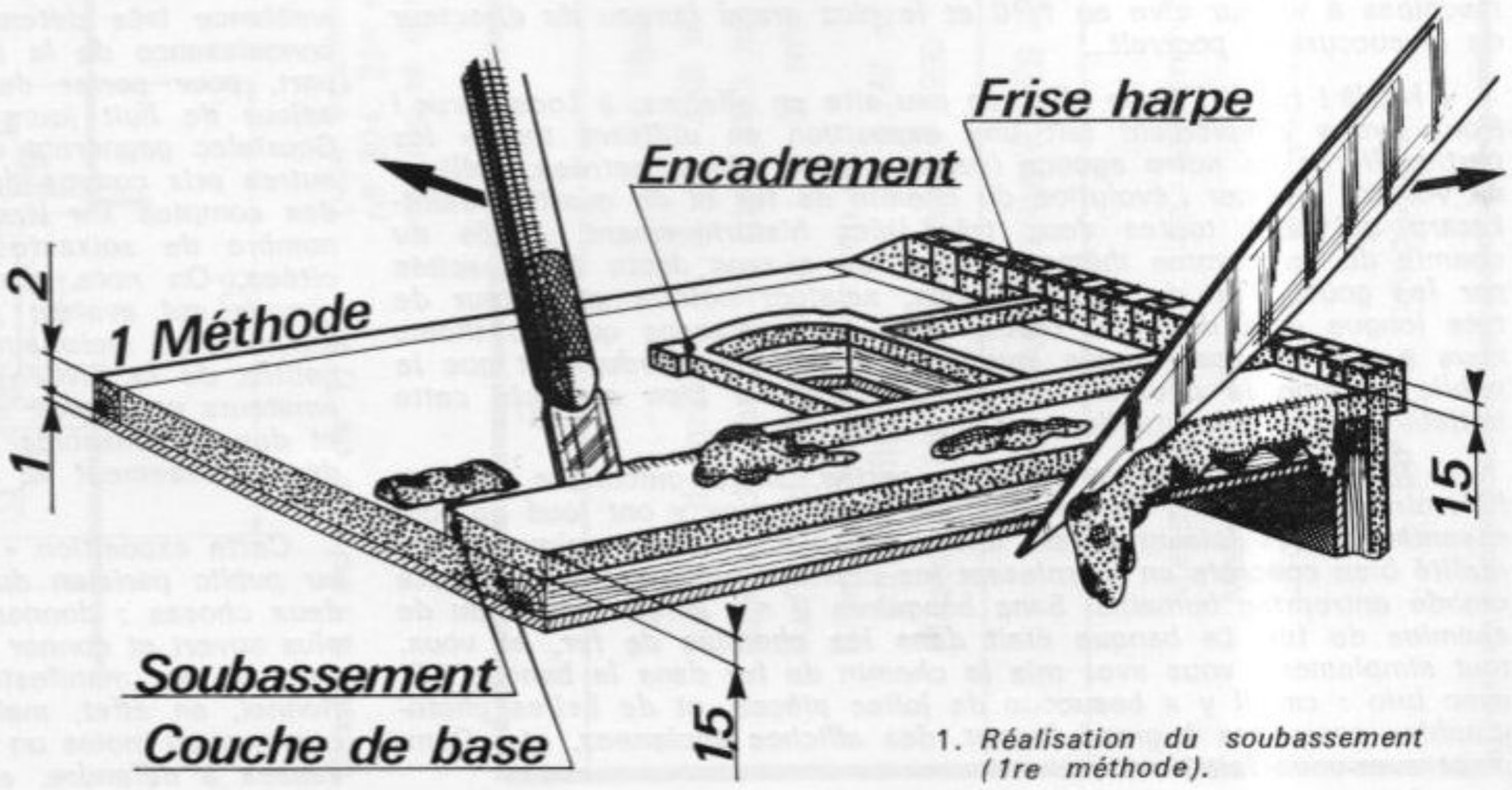
L'élaboration des divers reliefs est un travail assez délicat, en effet, le temps de réalisation d'un encadrement de fenêtre, par exemple, est tel que l'enduit, déjà pâteux en début d'opération, risque avant la fin de n'être plus malléable ; aussi a-t-on tout intérêt à ne traiter à la fois que de petites surfaces qui se raccorderont ensuite sans problèmes.

Exemple de réalisation du soubassement

Première méthode. (Fig. 1)

Le soubassement se compose d'un mur (6) légèrement débordant par rapport au reste de la construction et d'un bandeau à bourrelet (7). Il est possible de réaliser ces 2 éléments en deux ou une seule fois.

Humidifier très légèrement, à l'aide d'un pinceau, les surfaces de mur correspondant au soubassement, puis appliquer une couche d'enduit de 2 à 2,5 mm d'épaisseur. Cette couche, en se superposant à l'enduit de base, se liera intimement à ce dernier pour former après séchage une surface très résistante.

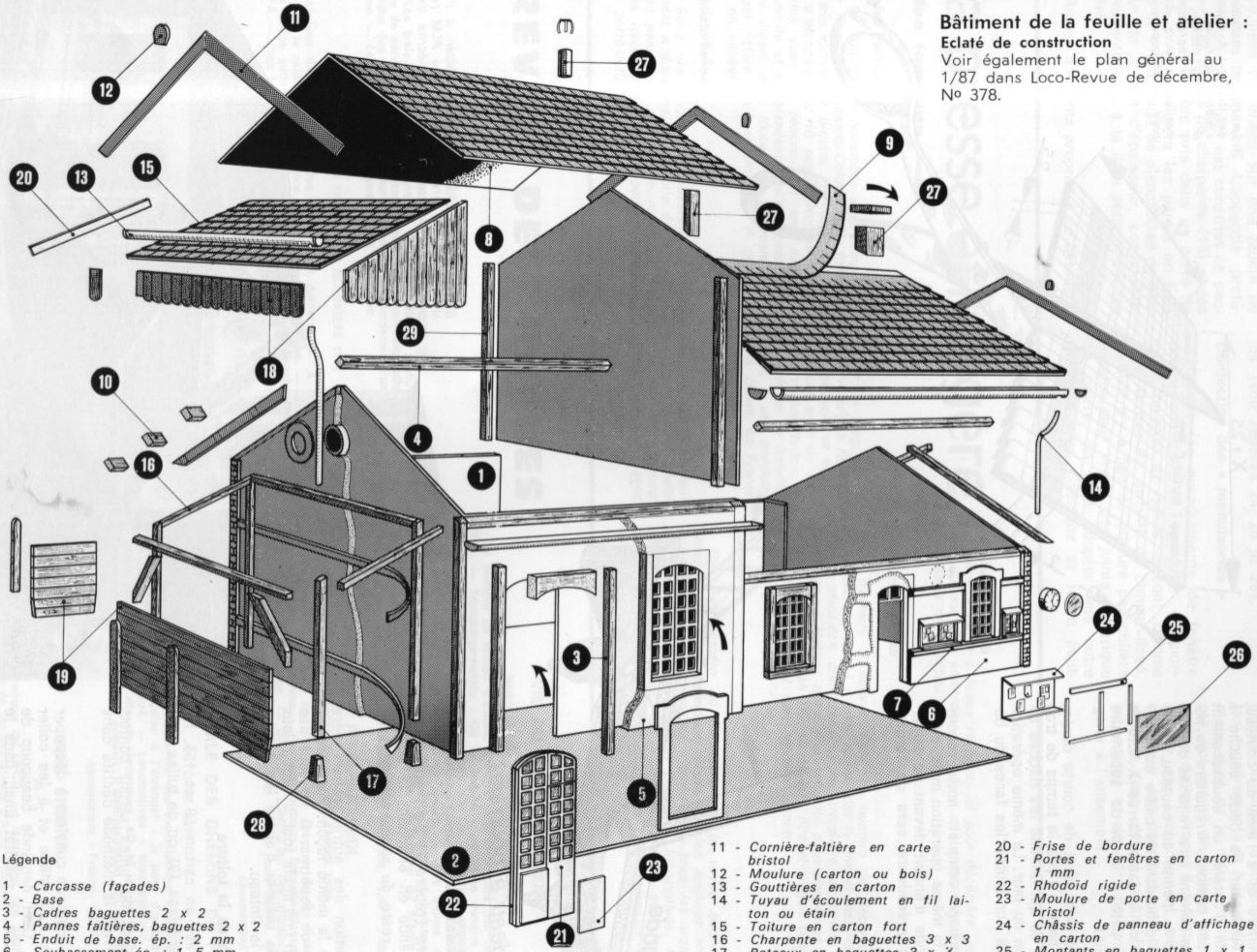


1. *Réalisation du soubassement (1re méthode).*

Bâtiment de la feuille et atelier :

Eclaté de construction

Voir également le plan général au 1/87 dans Loco-Revue de décembre, Nº 378.



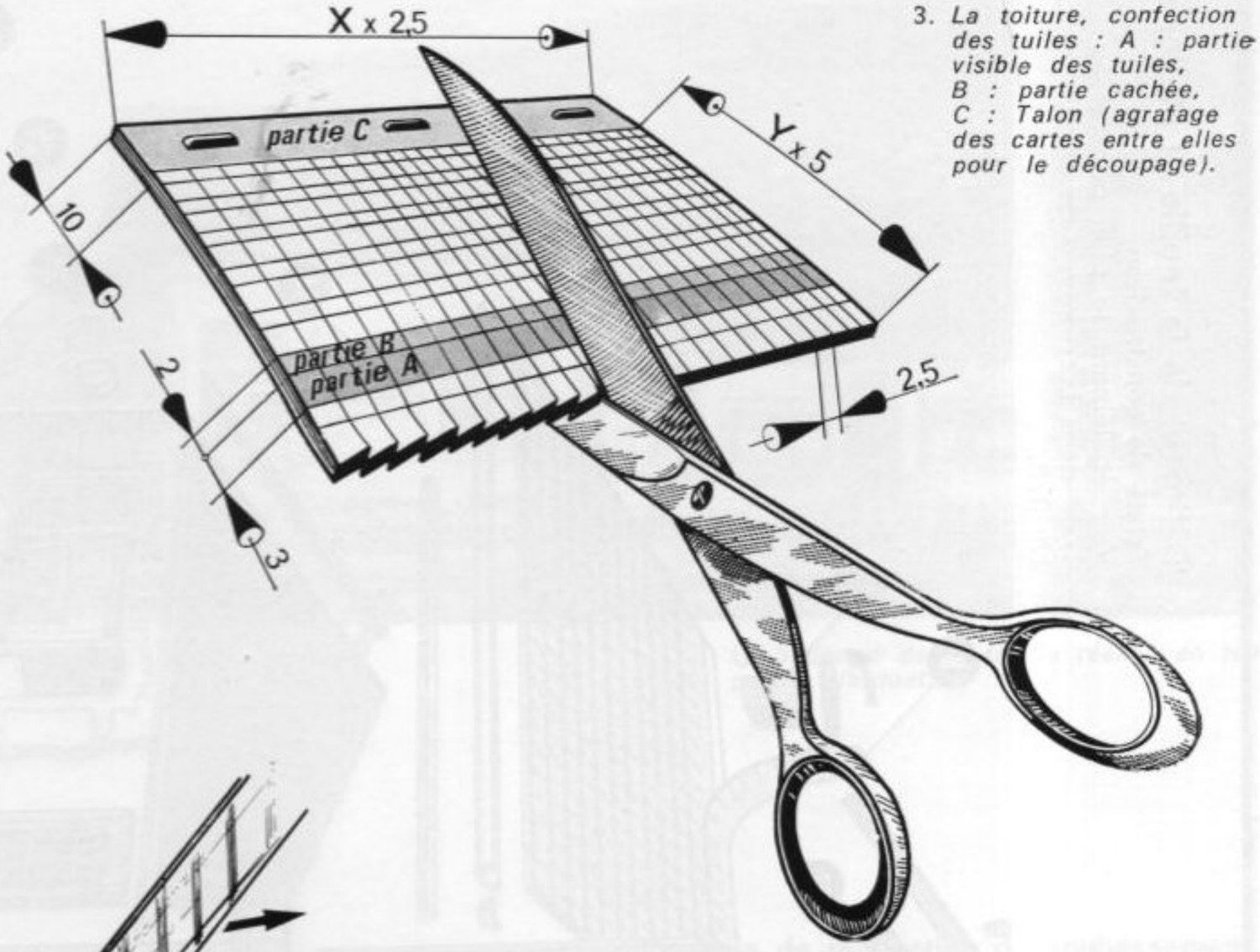
Légende

1 - *Carcasse (façades)*
2 - *Base*
3 - *Cadres baguettes 2 x 2*
4 - *Pannes faîtières, baguettes 2 x 2*
5 - *Enduit de base. ép. : 2 mm*
6 - *Soubassement ép. : 1, 5 mm*
7 - *Bandeau à bourrelet : 1,5 mm*
8 - *Toiture en carton fort*
9 - *Ardoises ou tuiles en carte bristol (voir fig. 3).*
10 - *Poutres factices baguettes 3 x 2*
11 - *Cornière-faîtière en carte bristol*
12 - *Moulure (carton ou bois)*
13 - *Gouttières en carton*
14 - *Tuyau d'écoulement en fil laiton ou étain*
15 - *Toiture en carton fort*
16 - *Charpente en baguettes 3 x 3*
17 - *Poteaux en baguettes 3 x 3*
18 - *Rebords de toiture, baguettes 3 x 1*
19 - *Cloisons de l'appentis, baguettes 3 x 1*
20 - *Frise de bordure*
21 - *Portes et fenêtres en carton 1 mm*
22 - *Rhodoïd rigide*
23 - *Moulure de porte en carte bristol*
24 - *Châssis de panneau d'affichage en carton*
25 - *Montants en baguettes 1 x 1*
26 - *Rhodoïd*
27 - *Cheminées en baguettes 6 x 6*
28 - *Bases de poutres en rondin 2 x 2, diam. 4*
29 - *Baguettes renfort 2 x 2*

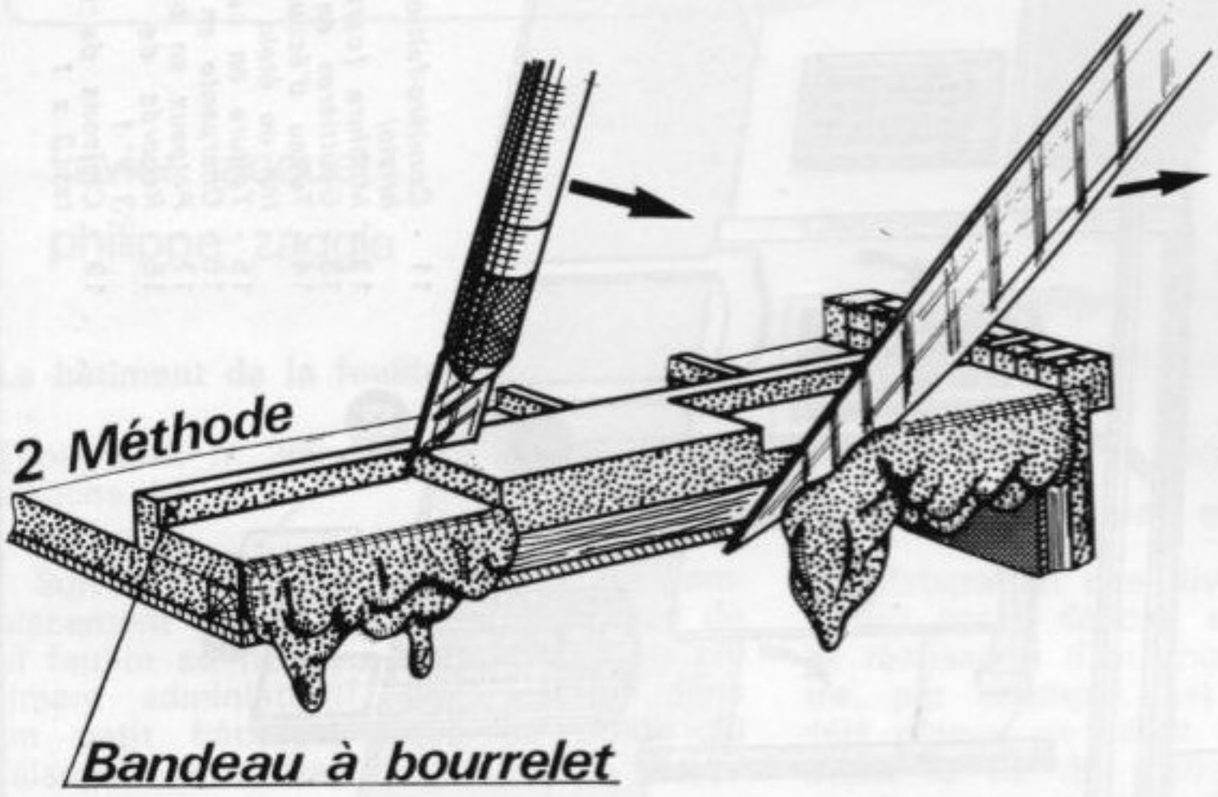
Sans attendre et à l'aide du couteau, ramener l'épaisseur de cette couche à 1,5 mm afin d'obtenir un soubassement bien plan. Les contours irréguliers de notre emplâtre doivent être rectifiés comme suit : avec la pointe du couteau, éliminer la pâte débordant du cadre extérieur et à l'aide de la lame carrée X-Acto le surplus de pâte à la partie supérieure (voir croquis).

Ces opérations étant de courte durée, l'enduit de base n'a pas le temps de trop se ramollir, ce qui élimine les risques de détérioration du mur. La même opération sera répétée sur toutes les faces du bâtiment.

Après séchage complet, nous recommencerons la même opération mais, cette fois, la bande d'enduit devant se superposer à la précédente sera de largeur réduite.



3. *La toiture, confection des tuiles : A : partie visible des tuiles, B : partie cachée, C : Talon (agrafage des cartes entre elles pour le découpage).*



2. *Réalisation du soubassement (2e méthode)*

Deuxième méthode.

La moulure (repère 7) peut être directement obtenue en éliminant le surplus de pâte du reste du soubassement (voir schémas).

La réalisation des autres reliefs sera conduite de la même façon. Pour les encadrements de fenêtres, il ne faut pas tout faire en une seule fois, il vaut mieux par exemple, réaliser d'abord les 2 montants, puis le linteau.

Construction de la toiture

La base est en carton (8 et 15), recouverte d'ardoises (9) ou de tuiles (toit de l'appentis).

Ces ardoises ou tuiles seront confectionnées suivant la méthode décrite dans L.-R. n° 373.

Une autre méthode consiste à découper les ardoises à la pièce et à les coller une à une. Ceci demande beaucoup de patience, mais le résultat final, dans le cas de toitures anciennes, est du plus bel effet.

L'ensemble du bâtiment vu côté atelier. A l'arrière plan, une grande sablerie type PLM (dépôt de Roanne) qui sera bientôt décrite dans ces pages.

Les fenêtres et portes (21, 22, 23) seront réalisées en cartes de bristol découpées et collées sur une feuille de plastique transparent. L'appentis protégeant les vieux fers est construit en peuplier. Les pièces de charpente (16) et les poteaux (17) sont pris dans un carré de 3 × 3. On réalisera les parois en bois (18 et 19) à l'aide de planchettes de peuplier de 1 mm d'épaisseur, convenablement entaillées à la lime pour imiter les lattes.

Autres éléments propres à ce bâtiment, les panneaux d'affichage sont en carton, bois, papier et plastique transparent collés (voir repères 24, 25 et 26).

Confection des « menuiseries »

Lorsque les encadrements de fenêtre de la construction reproduite — montants, linteaux et appuis — sont, comme c'est le cas ici, enduits de ciment lissé, et qu'il n'y a pas de gravure particulière à faire pour imiter des joints de brique ou pierre, on peut adopter une autre méthode plus classique et facile peut-être pour certains. Cette méthode consiste à découper simplement dans du bristol ou carton d'épaisseur convenable, les encadrements et à les coller en bonne place avec de la colle contact par exemple, qui assure un collage immédiat sans risque de gaufrage. Il suffira ensuite de passer sur l'encadrement, et principalement sur son pourtour, une couche d'enduit à l'eau délayé, pour boucher les interstices et donner une texture homogène à l'ensemble.

(à suivre)

la presse étrangère

clive lamming

Model Railroader

Le numéro de novembre se distingue surtout par un long article sur le comte Giansanti-Coluzzi et la firme « Fulgurex » qu'il a fondée, article richement illustré en couleurs (13 vues) et en noir et blanc, et s'étendant sur 10 pages. Notons aussi du tramway avec de très belles vues de reseaux, et une assez amusante reconstitution, à domicile et en grandeur réelle, d'une cabine de conduite de locomotive diesel avec toutes les commandes nécessaires à une conduite aussi fictive que convaincante. A quand la même chose en France et en vapeur ?

Miniaturbahnen

Sous une photo de couverture très humoristique (un monsieur tenant à deux mains une pile de locomotives entassées sur un abdomen pansu) ce numéro de novembre traite de la raffinerie (thème très international) et du perfectionnement de l'EMCO-UNIMAT avec un porte-outil orientable.

Eisenbahn-Magazin

Toujours de très beaux réseaux, ici pour décembre, avec plans et vues et, pour les ameteurs de « Z », une commande d'aiguillage par le dessous de la table.

Eisenbahn-Amateur

Un tramway à cheval, dans ce numéro de décembre, qui non seulement est en « I » mais aussi dont le cheval marche grâce à ses pattes articulées commandées par tringlerie et came sur l'essieu « moteur » ! Notons aussi une publicité pour une firme vendant une loco à vapeur vive en HO du type « Rocket » qui, chauffée à l'alcool, tirera fièrement une rame ancienne.

Eisenbahn

Dans le numéro de décembre de la revue autrichienne nous avons lu un très interessant article sur les mesures en modélisme, qu'il s'agisse de vitesse, de charge utile pour les wagons, et surtout de puissance de traction pour les locomotives. En outre un plan d'une des fameuses 031 T pour voie de 760, avec les vues photographiques nécessaires pour construire peut intéresser les « LGBistes » désirant transformer leur matériel.

REVUE DES REVUES

LA VIE DU RAIL

NUMÉRO 1567 — 14 NOVEMBRE 1976

Les trois baptêmes européens de la DB. — Suisse : MOB, soixante-quinze ans de service public. — Abreschviller : Deux nouvelles adhésions à la Fédération des chemins de fer touristiques. — La modernisation du sillon rhodanien. — Les Mikado C de l'Ouest. — Le contrôleur.

NUMÉRO 1568 — 21 NOVEMBRE 1976

Liaison Nanterre-Cergy : les travaux ont démarré. — A Fos, où Coussoul a pris le relais. — Conférence européenne des horaires. — Bâle-Muttenz II : un triage automatisé. — De nouveaux moyens de recherches et d'essais en RFA. — Jack London vagabond du rail.

NUMÉRO 1569 — 28 NOVEMBRE 1976

RATP. La ligne 13 relie désormais les banlieues Nord et Sud. — Albertville, une gare, une ville. — MOROP 76 en Bohême.

NUMÉRO 1570 — 5 DÉCEMBRE 1976

Les nouvelles voitures du service international VU 75. — Modélisme ferroviaire à la Bastille : une première réussie. — Bastille : impressions d'un modéliste amateur. — A propos de la circulation d'engins diesel sous caténaires. — Autriche : l'effondrement du Reichsbrücke à Vienne. — USA : le métro à Atlanta en 1970.

NUMÉRO 1571 — 12 DÉCEMBRE 1976

Le dépôt Paris - Sud-Ouest. — Portes ouvertes aux ateliers Arbel-Industrie. — Echos d'un train spécial Maurienne. — Les voitures salons teck de la CIWL. — Les débuts du stoker en France.

Abonnement : France, 70,00 F ; étranger, 120,00 F.

VIE DU RAIL OUTREMER

NUMÉRO 264 — NOVEMBRE 1976

La réunion du milieu d'année, à Paris, des directeurs des réseaux d'Outre-Mer. — Transcamerounais : Où en est le « troisième tronçon » de la rectification de la ligne Douala-Yaoundé. — De nouvelles rames à voyageurs Soule sur le chemin de fer du Mali. — Chronique des industries ferroviaires françaises : le matériel roulant du métro. — Les usines et aciéries de Sambre et Meuse à Feignies. — M. Louis Peytral, ex-directeur général technique de l'ATC a été fait commandeur de l'ordre du Mérite congolais. — Activités des réseaux d'Outre-Mer.

Abonnement : France, 15,00 F ; étranger, 21,50 F.

FERROVIA MIDI

NUMÉRO 93 — DÉCEMBRE 1976

La compagnie du Midi en 1915. — Les chemins de fer Transpyrénéens. — Nouvelles des associations : Ferrovia-Bordeaux, Ferrovia-Montpellier. — Liste des numéros disponibles. — Dossier : L'évolution des transports en commun dans l'agglomération bordelaise de 1880 à nos jours (suite des numéros 82-33-86-88-89-91-92).

Abonnement : France, 27 F.

REVUE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER

OCTOBRE 1976

Les trains lourds dans la desserte des exploitations minières. — Une belle réalisation technique française à l'étranger : la pose d'une voie minière de 860 km en Afrique du Sud. — Locomotives « tous services » pour l'exportation. Les locomotives diesels-électriques AD 12 B de la Société Alsthom Atlantique. — Rapport du conseil d'administration de la SNCF sur l'exercice 1975.

Abonnement : France, 140 F ; étranger, 170 F.

VOIE ÉTROITE

76 - 6

Un retour sur l'historique du CFCD. — Nouvelles des chemins de fer de la Corse. — Le chemin de fer touristique d'Anse (Rhône).

Abonnement : France, 25 F ; étranger, 30 F.